

GIANCARLO TESINI
(c.s.)

CONSIDERAZIONI DI SINTESI:
PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL SISTEMA
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN SICILIA

Credo che anche quest'ultimo scambio di battute metta in evidenza quello che è stato un po' il filo conduttore del nostro Convegno, cioè l'estrema difficoltà della situazione del settore dei trasporti in Sicilia. Adesso io non entro evidentemente nel merito di una polemica, non conoscendo i termini del problema. Voglio comunque rinnovare il ringraziamento all'Assessore Rotella per la sua presenza.

A me era stato attribuito l'incarico di fare un po' la sintesi di queste tre giornate di lavoro. Non ho la pretesa di trarre delle conclusioni, quanto di sintetizzare quello che è stato l'andamento ed il contenuto del dibattito.

Avendo ascoltato tutti, non ho perso un relatore, né un intervento, ho cercato, sulla base di quello che ho sentito, di farmi qualche idea della situazione.

Sono convinto che il Governo nazionale conosca il problema: si tratta però di riuscire a capire che ciascuno deve fare la propria parte e quindi non si può addossare la responsabilità tutta sulle spalle di qualcuno (in Italia c'è un po' questa abitudine!). Invece io credo che sarebbe bene che ciascuno si domandasse sempre se fa la propria parte fino in fondo. Ma questo lo dico come norma generale di comportamento per chi ha delle responsabilità.

Quando si arriva alla fine di un Convegno come questo, viene quasi naturale porsi una domanda, e cioè chiedersi se è stato fatto qualcosa di utile. Se la risposta la misuro sul valore dei contenuti

delle relazioni, non c'è dubbio che è stato un Convegno estremamente utile, e questo perché il livello delle relazioni è stato molto alto.

Tutti hanno riconosciuto che il problema dei trasporti in Sicilia è uno delle principali emergenze dell'Isola e che non risolvere i problemi del trasporto significa condizionare lo sviluppo economico dell'Isola e soprattutto condizionare quello che è il potenziale di sviluppo primario, quello del turismo.

Io cercherei, in maniera molto breve, e anche per il mio carattere sempre sufficientemente ottimistico, di dare una risposta positiva alla domanda sull'utilità del Convegno, che è stata quella di individuare le condizioni necessarie perché, non dico si risolva domani, ma si imbocchi la strada giusta per arrivare a soluzioni nel settore dei trasporti.

Dicevo prima, che ciascuno deve fare la propria parte: innanzitutto le istituzioni, nella loro espressione politica, poi le Pubbliche Amministrazioni, quella nazionale innanzitutto, quella regionale e poi quella provinciale e quella comunale, specificando che c'è evidentemente diversità tra un grande comune e un piccolo comune: infine ci sono le imprese, pubbliche e private, che debbono fare anch'esse la loro parte.

Mi spiace che sia andato via l'Assessore Regionale, perché anche nelle parole che lui ha detto non ho sentito l'intensità dell'acquisizione di quello che è il contenuto innovativo che il Governo nazionale su questa materia cerca di dare. Il potere politico nazionale, con la legge n. 59 e col decreto n. 422, con gli aggiornamenti previsti, che entro il mese dovranno essere approvati in via definitiva dal Governo, con le norme stesse di modifica della l. n. 142, sta seguendo un indirizzo politico che potrà trovare o meno consensi, che dovrà essere comunque realizzato con una certa gradualità di attuazione, però è un indirizzo che è irreversibile, non solo perché vi sono queste leggi, ma perché vi sono direttive e normative comunitarie. Quindi è una scelta precisa e di fondo che chiude una fase di tipo assistenziale e ne apre un'altra, che è legata al rispetto delle regole del mercato e della competitività. Questa è la

prima acquisizione che non sempre ho sentito nella consapevolezza degli interventi.

In secondo luogo, c'è un trasferimento di potere dallo Stato alle Regioni, e dalle Regioni, attraverso la delega, alle Province ed ai Comuni. Quindi la programmazione e il finanziamento di queste scelte è nella responsabilità delle Regioni e degli Enti locali.

Certo, so perfettamente che questa svolta segna una sfida difficile, complessa, che non può essere vinta in tempi brevi, ma se non siamo consapevoli di questi cambiamenti, se non siamo convinti che, pur essendo difficile, questa sfida può essere vinta, è evidente che allora restiamo all'interno di una logica che è quella vecchia, che ci riconduce al sussidio ed all'assistenzialismo, che certamente sopravviverà ancora per un certo periodo, ma che è destinata a scomparire.

Questa è la svolta con cui ci si deve confrontare e con cui abbiamo cercato di confrontarci in questi giorni.

Quando con il prof. Fanara abbiamo deciso di fare questo Incontro, ci siamo proposti proprio di dare una spinta di sensibilizzazione a chi si muoveva su questa strada, per fargli sentire anche il conforto di una adesione, di una partecipazione, di una attenzione ed anche di una valorizzazione delle esperienze positive in atto. Bisogna che, sempre di più, ciò che di positivo si fa venga visto in termini competitivi, di emulazione. La Sicilia certo ha una sua storia autonomistica, però fa parte dello Stato italiano, quindi non potrà che seguire questa strada. E' chiaro che è una strada segnata da diversità, che sono storiche e ambientali ma anche politiche. Ma tutte queste diversità costituiscono davvero un ostacolo, oppure rappresentano una ricchezza, rafforzano l'opportunità di una linea autonomistica, come quella segnata dal decreto legislativo n. 422? D'altra parte, se c'è una terra che ha fatto sempre dell'autonomia una propria bandiera, questa è la Sicilia. Quindi c'è un terreno fertile, dal punto di vista della cultura autonomistica della Sicilia, per potere gestire questa linea.

Allora io penso che le istituzioni debbano imparare a svolgere funzioni che sino ad ora non hanno svolto, o che hanno svolto non bene, basti pensare alle nuove competenze ferroviarie che si ag-

giungono alle funzioni di programmazione che finora sono state svolte solo ed esclusivamente dal gestore.

Certo, le istituzioni non sono attrezzate, di questo bisogna rendersene conto, è emerso con evidenza, e allora bisogna attrezzarle di persone competenti, professionalmente valide.

Rispetto al ragionamento dell'instabilità politica, che qui in Sicilia è così condizionante, penso ad esempio alla Francia, dove c'è una garanzia di stabilità politica che è rappresentata dalla Pubblica Amministrazione. Se non c'è Pubblica Amministrazione adeguata a livello competente, non si possono gestire processi così innovativi come quello proposto. Allora bisogna attrezzarsi, e in questo sta il contributo del Convegno.

Ieri l'ing. Sciarrone ci ha parlato della formazione. Io proporrei allora di fare un corso di formazione, a Roma o in Sicilia conta poco, che abbia come risultato che 5-10 giovani vengano assunti dalle Amministrazioni Regionali per formare il nucleo che poi gestisce, al di là di tutte le instabilità politiche, il processo di riforma aperto dalla legge.

Come ricordato nel documento che qui stamane Lungaro ci ha riassunto, si è parlato dei servizi minimi, ma anche di quelli aggiuntivi a carico degli Enti Locali: questi devono essere individuati partendo da quelle che sono le esigenze della domanda del territorio, partendo dalla ricerca sulla quantità e qualità della domanda. Non dimentichiamoci che il mercato del trasporto è giudicato in tutto il mondo in crescita quantitativa, ma l'aspetto più difficile per fare le scelte giuste è che vi sia un cambiamento di qualità della domanda. Allora non si possono fare le scelte di programmazione se non si parte da queste conoscenze, da questi dati.

Credo che gli spazi di sviluppo del trasporto pubblico siano enormi: bisogna puntare sulla domanda potenziale di tutti coloro che oggi non usano il sistema di trasporto collettivo perché inefficiente, inaffidabile, scarsamente integrato o semplicemente perché non lo conoscono. Bisogna, in altri termini, passare da un circolo vizioso (basso livello del servizio, perdita dei passeggeri, aumento dei costi, aumento del traffico, ulteriore diminuzione del livello servizio), ad un circolo virtuoso. Questo passaggio è possibile, ce

lo hanno dimostrato i dati di Palermo, in cui il miglioramento del servizio attrae nuova domanda, riduce il traffico e la congestione e consente un ulteriore miglioramento della qualità dei servizi.

Bisogna anche intervenire direttamente – questo è un aspetto che non sempre viene sufficientemente considerato – sulla qualità, ma bisogna unire il problema del servizio del trasporto pubblico locale con una politica che regolamenti l'accesso e la mobilità degli stessi centri urbani. Bisogna anche sapere utilizzare tutto quello che l'innovazione mette a profitto: se vieto un accesso devo però consentire poi al mezzo collettivo di potere raggiungere il centro urbano.

Qui ci sono due esperti del Piano Generale dei Trasporti, il prof. Ponti e l'ing. Sciarrone, i quali sanno bene che vi è un interesse particolare, centrato proprio sulle infrastrutture urbane. Ci vuole un piano delle infrastrutture urbane, perché questo è richiesto dall'integrazione. Penso ad esempio alla mia città, a Bologna, ad una stazione posta al centro di un bacino con ben otto linee ferroviarie che convergono su questa stazione. Il completamento del servizio ferroviario metropolitano vedrà il raddoppio dell'utenza ferroviaria sulla stazione di Bologna: da 70/80 mila passeggeri si passerà a 150/160 mila, ponendo problemi certamente di traffico sulla stazione, ma dando un contributo decisivo alla soluzione dei problemi della mobilità.

Con riferimento ai contributi che non arrivano, mi auguro anch'io che questo problema si risolva al più presto, ma credo che le aziende pubbliche e private debbono avere uno scatto di orgoglio, perché è necessaria oggi una ristrutturazione che non può essere costruita dall'alto, ma va costruita attraverso operazioni di fusione (130 aziende non possono tenere un mercato). Ma questo processo non può essere attuato attraverso decreto, attraverso le leggi, ma va fatto attraverso quelle che sono le regole del mercato.

Poi volevo spendere anche una parola sull'integrazione tariffaria, perché questo è un tema che non ha avuto ancora lo spazio che merita. Con piacere ho sentito che questo problema ve lo state ponendo a Catania, con dei tempi anche abbastanza ravvicinati. Teniamo presente che gli interventi sulle integrazioni delle tariffe

sono stati i soli eventi positivi di questi ultimi anni per il trasporto locale. Penso a Roma ed a Napoli. I clienti sono aumentati proprio grazie a questa integrazione. Si è anche facilitato l'uso del mezzo collettivo rispetto a quello privato.

In una prospettiva di mercato però è fondamentale il ruolo delle istituzioni: non può essere lasciata, come è avvenuto fino ad oggi, ai soli gestori la realizzazione dell'integrazione. Ovviamente è facile a Roma fare l'integrazione tariffaria tra l'ATAC e le Ferrovie dello Stato, ma quando ci sono tanti piccoli operatori, questo diventa certamente più complesso e più difficile. Quindi se non c'è una autorità regolatrice, in questo caso l'istituzione locale, che realizza l'intervento, è difficile che questo possa nascere autonomamente dalle cose.

Vorrei concludere dicendo che sono convinto che la Sicilia rappresenti un patrimonio straordinario, un patrimonio di ricchezze culturali, ambientali, e quindi fa più male dire che ci siano problemi, come quelli che abbiamo trattato in questi giorni, che non riescono a trovare una soluzione.

E' necessario certo arrivare rapidamente all'elaborazione di un piano, non costruito come un elenco di opere, ma in una logica sistemica, cioè individuando anche delle aree e costruendo quindi un progetto di sistema che esalti l'integrazione modale, soprattutto coerente con la domanda, sia attuale che potenziale, del trasporto.

E' necessario coinvolgere l'utenza. L'amico dei consumatori ha ragione perché non dobbiamo mai dimenticare che tutto ciò che oggi cerchiamo di fare in questo processo di cambiamento, così profondamente innovativo, ha come destinatario il cittadino, e sarà l'utente poi il giudice finale del nostro lavoro. Quindi bisogna riuscire a coinvolgerlo.

Io credo che al fondo però, e questa è la mia conclusione, qui in Sicilia in modo particolare, il problema è di volontà politica e non può risolversi rinviando tutto a Roma. Dovete guardarvi dentro a voi stessi, buttandovi anche alle spalle, se possibile, certe abitudini (che non sono solo siciliane) di pensare che tutto si risolve a Roma. Anche nella mia Bologna, quando facevo il consigliere di minoranza, se c'era qualcosa che non andava, si attribuiva la re-

sponsabilità sempre a Roma. Certo, bisogna fare i conti con Roma, ma direi forse più che con Roma con l'Europa. Ma bisogna soprattutto fare i conti con le proprie forze, mettendo a profitto le proprie risorse.

Quando andai per la prima volta a Caltagirone, nella piazza vidi una grande insegna luminosa "Banco di San Giacomo". Chi mi accompagnava mi disse che quello era stato fatto da Don Sturzo, uno dei più grandi pensatori politici e un apostolo dell'autonomismo. Ma Don Sturzo quella banca, che poi è diventata il polmone del benessere di Caltagirone, non la fece con i soldi di Roma, la fece con la cooperativa costituita dai cittadini di Caltagirone.

Ecco io vorrei che si cominciasse a ragionare proprio in questi termini, partendo da questa forza. Credo che voi abbiate veramente la possibilità di risolvere questi problemi, perché avete grandi risorse, grandi uomini.

Concludo con un ringraziamento, che non è formale, per il prof. Fanara, che non merita la nostra riconoscenza solo per il contenuto delle iniziative e la capacità che ha nell'organizzarle, ma perché riesce a creare un clima che si prolunga anche nella serata. Sento che in lui c'è una grande ansia, del vero maestro, che istruisce dei giovani con il dramma però che questi giovani, una volta istruiti, debbono essere inseriti nella vita professionale: e questo diventa un problema. Credo che il miglior grazie che potremmo dire al prof. Fanara per quello che fa è di aiutarlo a risolvere i suoi problemi di educatore e di maestro. Grazie veramente di cuore a lui e a tutti i suoi collaboratori.